மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதாகத்தான் இருக்கிறோம்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : தலைவரவர்களே, கட்டளைக் கால்வாய்த் திட்டத்தினால் தண்ணீர் திறந்தவெளி வாய்க்கால் மூலம் சென்னைக்கு கொண்டுவரப்படுவதால் வழியிலே விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. அது தடுக்கப்படுமா ? குடிநீரைக் குழாய்கள் மூலம் கொண்டு வந்தால் பாதுகாப்பாக இருக்கும். திறந்தவெளி வாய்க்கால் மூலம் கொண்டு வருவதால் அதிலே அசுத்தங்கள் கலந்து, பொதுமக்களுக்கு வியாதி பரவும் சூழ்நிலை ஏற்படும். அதைத் தடுக்க அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே, திறந்தவெளி வாய்க்கால் மூலம் கொண்டுவரப்படும் தண்ணீர் சுத்திகரிக்கப்பட்டுத்தான் விநியோகம் செய்யப்படும். திறந்தவெளி வாய்க்கால் மூலம் தண்ணீர் வந்தாலும் யாரும் தங்களுக்கு எடுத்துக்கொள்ள மாட்டார்கள் என்று நம் மக்கள்மீது அதிக நம்பிக்கை வைத்திருக்கிறது இந்த அரசு.

திரு. கே. நாராயணசாமி : தலைவரவர்களே, இந்தக் கட்டளைக் கால்வாய்த் திட்டத்தை அரசுத் துறை எடுத்து செயல்படுத்தும் நடவடிக்கை இருக்கிறதா அல்லது கான்ட்ராக்ட் விட உத்தேசம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே அது செயலபடுத்தப்படும்போது முடிவு எடுக்கப்படும்.

சென்னையில் பாதாள இரயில் பாதை அமைக்கும் திட்டம்.

*வினா எண். 409—திரு. து. புருஷோத்தமன், திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை மாநகர பாதாள இரயில் பாதை அமைப்புத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற மத்திய அரசை இந்த அரசு வற்புறுத்தி உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம், எனில் அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : (அ) மற்றும் (ஆ) சென்னையில் பாதாள இரயில் பாதை அமைக்கும் திட்டம் எதுவும் இல்லை. ஆனால், சென்னை கடற்கரை இரயில் நிலையத்திலிருந்து மயிலாப்பூர் லஸ் வரை இரயில் பாதை அமைக்கும் திட்டத்தை நிறைவேற்ற இவ்வரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்தி

யுள்ளது. இந்த இரயில் பாதையின் மொத்த நீளம் 8.45 கிலோ மீட்டர். இது கடற்கரை இரயில் நிலையத்திலிருந்து சென்னை மத்திய சிறை வரை 2.93 கிலோ மீட்டருக்கு தரைமட்டத்திலும், மிகுதியுள்ள 5.52 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் மட்டத்திலும் (சுமார் 18 அடி உயரத்தில்) இருக்கும். இத்திட்டத்திற்காக ரூபாய் 60 கோடியிலிருந்து ரூபாய் 70 கோடிவரை செலவாகும் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இதை ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொண்டு, இத்திட்ட வேலையை ஆரம்பிப்பதற்குத் தேவையான நிதியை 1981–82-ஆம் நிதி ஆண்டில் ஒதுக்கீடு செய்யும்படி மத்திய அரசை இவ்வரசு கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டம் மத்திய திட்டக் குழுவின் ஏற்பிற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது என்றும் மத்தியத் திட்டக்குழுவிடமிருந்து ஒப்புதல் கிடைத்தவுடன் மேற்கொண்டு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் என்றும் மத்திய இரயில்வே அமைச்சகம் தெரிவித்துள்ளது. ஆனால், துரதிஷ்டவசமாக இதை மத்திய அரசு 6-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கவில்லை.

திரு. து. புருஷோத்தமன்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, ஒரு நீண்ட விடையை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அளித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இறுதியிலே நமெல்லாம் ஏமாறக்கூடிய வகையிலே 6–வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே அது ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். அது குறித்து நமது அரசு மீண்டும் வற்புறுத்துமா? பாதாள இரயில் பாதை அமைக்கும் திட்டம் பற்றிய குறிப்பை எந்த ஆண்டில் தமிழக அரசு மத்திய அரசுக்குக்கொடுத்தது? மேலும் இந்தத்திட்டத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் கடற்கரையிலிருந்து மைலாப்பூர் வரையில் தான் பாதாள இரயில்பாதை அமைக்கும் திட்டம்பற்றி உத்தேசிக்கப்பட்டது என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போது வளர்ந்து வருகின்ற மக்கள் தொகையை ஒட்டி, நெரிசலைத் தவிர்க்கின்ற வகையில்..........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஆறாவது திட்டத்திலே சேர்த்துக் கொள்ளப்படவில்லை என்று சொல்லி நீண்ட விளக்கத்தையும் சொல்லிவிட்டார்கள் அமைச்சரவர்கள். ஆகவே திட்டம் எந்த அளவுக்கு என்பது பற்றி இப்போது கேட்டு என்ன பயன்?

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தற்போது மக்கள் தொகை நாள்தோறும் வளர்ந்து வருவதால் பாதாள இரயில் பாதை அமைப்பது பற்றிய பூர்வாங்க ஆய்வு ஏதேனும் செய்யப்பட்டதா? பத்திரிகையிலே பார்த்ததாக எனக்கு ஒரு ஞாபகம், ஜப்பான் கம்பெனி ஒன்று இந்தத் திட்டத்தை தங்களிடம் ஒப்படைக்க வேண்டும் என்றும் நீண்ட கால அடிப்படையிலே அதனுடைய லாபத்திலே ஒரு பங்கு தரவேண்டும் என்கின்ற வகையிலேயும் சஜஷன் வந்த

தாகவும் பத்திரிகையிலே பார்த்ததாக ஒரு ஞாபகம் இருக்கின்றது. அதனுடைய விவரம் அமைச்சரவர்களிடம் இருக்கிறதா? அது குறித்து ஆய்வு செய்யப்பட்டதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே முதலிலே நான் சொல்லிக்கொள்ளவது என்னவென்றால் இது பாதாள இரயில் பாதை அல்ல. இரண்டாவதாக இன்னும் கருவே தரிக்கவில்லை என்ற நிலையில் அவர்கள் உருபற்றி கேள்வி கேட்கிறார்கள்.

திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, சென்னை மாநகரத்தில் ரேப்பிட் ட்ரான்சிட் சிஸ்டம் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பது இன்றியமையாத ஒரு தேவையாகும். 1971 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து புள்ளிவிவரத்தோடு இது குறித்து வலியுறுத்தப்பட்டு அதற்காக இரல்வே இலாகா அடிப்படை ஆராய்ச்சி ஒன்றை நடத்தியது. அப்படி 1975ஆம் ஆண்டிலே ஒரு முறையும், 1977 ஆம் ஆண்டிலே ஒரு முறையும் இப்போது ஒரு முறையும் ஆக மூன்று முறை அந்தத் திட்டம் பற்றி கேட்கப்படும் அது முடக்கப்பட்டுவிட்டது. இப்படி முடக்கப்பட்டது எந்த அளவுக்குச் சென்னை மாநகர மக்களின் தேவையைப் பாதிக்கும் என் என்பதை மத்திய அரசுக்கு விளக்கி எடுத்துச்சொல்லி இப்போது கேட்டிருந்தது முன்பு கேட்டிருந்த திட்டத்திலே ஏறத்தாழ நான்கில் ஒரு பங்கு நீளம்தான். அந்த அளவுக்குத்தான் இப்போது வலியுறுத்தப்பட்டது. இந்த நான்கிலே ஒரு பங்கு இன்றியமையாத தேவை என்பதற்காக மத்திய அரசை வலியுறுத்திக் கேட்பதற்கு மாநில அரசு இனிமேல் என்ன முயற்சியை மேற்கொள்ளும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே, பேராசிரியர் அவர்கள் சொன்னது அத்தனையும் முழுமையான உண்மைதான். அந்தத் திட்டம் நமக்குத் தேவையும் கூட. ஆனால் எவ்வளவோ வலியுறுத்தியும் அது 6-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே சேர்க்கப்படவில்லை. எனவே மிட் டெர்ம் ரீஅஸஸ்மென்ட் ரீஅப்ரைஸல் என்ற வகையில் ஓராண்டு இரண்டாண்டு கழித்து மறுபரிசீலனை செய்யும்போது மீண்டும் வலியுறுத்தினால் அது பலன் அளிக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

[முற்பகல் 10-00]

திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இத்திட்டம் குறித்து ஜனதா சர்க்கார் மத்தியிலே ஆட்சியில் இருந்தபோது, மாநில அரசுக்கு ஒரு கடிதம் எழுதியது என்றும், அந்தக் கடிதத்திற்கு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் மாநில அரசு, மத்திய அரசுக்குப் பதில் எழுதாத காரணத்தினால்தான், அந்தத் திட்டம் கைவிடப்பட்டு விட்டதாகவும், இதற்கு முந்தியே

LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 மார்ச் 6]

நான் இந்த அவையிலே குறிப்பிட்டுச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறேன். அது அவைக்குறிப்பிலும் ஏறியிருக்கிறது. ஆகையினால், மாநில அரசினுடைய மெத்தனமான போக்கினால்தான் தமிழக மக்களுக்குக் கிடைக்கவேண்டிய இத்திட்டம் வராமல் போய்விட்டதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

பதில் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவையின் அனுமதியோடு வினா விடை நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மதுரை நகரில் குடி தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு.

*வினா எண். 410—திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மதுரை நகரின் குடி தண்ணீர்ப் பற்றாக்குறையைப் போக்க எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மதுரை மாநகரின் குடிநீர் பற்றாக்குறையைப் போக்க ரூ. 302'26 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் குடிநீர் அபிவிருத்தி திட்டம் ஒன்றுக்கு அரசு அனுமதி வழங்கி இத் திட்டம் செயலாக்கத்திலுள்ளது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 302 லட்சம் ரூபாய் செலவிலே மதுரையிலே குடிநீர்ப் பற்றாக்குறையைப் போக்குவதற்காக அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகளிலே மதுரை புறநகர்ப்பகுதிகளிலும், சுற்றி இருக்கக் கூடிய பகுதிகளிலும் உள்ள மக்களுக்கு தண்ணீர் வழங்குவதற்கான ஏற்பாடும் அதிலே இருக்கிறதா? அப்படியானால் அதன் விவரம் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது மதுரை மாநகருக்கு மட்டும் பொருந்தும், இத்திட்டத்திற்கு திருப்புவனம், மணலூர், மேலக்கால் ஆகிய மூன்று இடங்களிலும், வைகை ஆற்றிலிருந்து நீர் சேகரிக்கப்பட கிணறுகள் நிறுவப்பெற்று, அவற்றின் மூலம் தினசரி 30 லட்சம் காலன் சேகரிக்கப்பட்டு, ஜான்சி ராணி பூங்கா மகால், பூங்கா, மற்றும் மாநகராட்சி டி.பி. காம்பவுண்ட் ஆகிய இடங்களில் அமைக்கப்படவிருக்கும் மேல்நிலை நீர் தேக்கத் தொட்டிகளுக்கு நீர் ஏற்றப்பட்டு, படிமான குழாய்கள் மூலமாக நகருக்குக் குடி தண்ணீர் வினியோகம் செய்யப்படும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரைப் பகுதியிலே ஒரு ஆண்டுக்கு முன்பு கடுமையான குடி தண்ணீர் பற்றாக்குறை ஏற்பட்டு அரசு தடுப்பு நடவடிக்கை எடுத்தது. இந்த ஆண்டாவது மதுரை மாநகருக்கு போதுமான தண்ணீர் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இன்னும் அதிகமான அளவுக்கு அவர்களுக்கு தண்ணீர் கொடுக்க வேறு ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா ?